

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

Tárgy

625.712.35

Hely

Idő

"1965"

Személy

Helyszám

Szerző:

Cím: *Épül az aluljáró*

Forrás:

*Népszava*

1965. okt. 24.

(Hely)

(Idő)

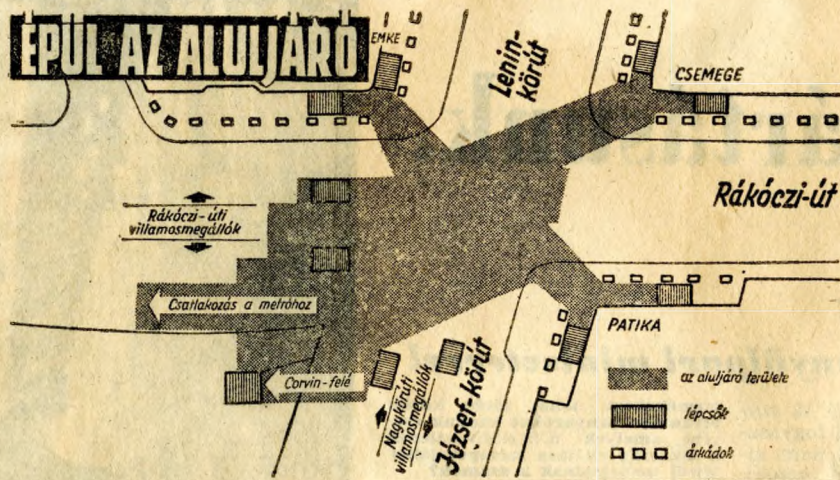
(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A Rákóczi út és a Nagv-körút kereszteződésénél már dolgoznak az építők. A gázvezetékek áthelyezését, kicserélését megkezdték, több épület pincéjében erősítési munkálatokat folytatnak, a Csemege Áruháznál és a gyógyszerháznál előkészítik a további árkadosítást, 1966. januárjában pedig megkezdik a földmunkákat — 20 000 köbmétert mozgatnak itt meg — s hozzálátnak a gyalogaluljáró építéséhez. Közben a közönség körében és szakmai berkekben egyre fokozódik a vita az aluljáró ügyről.

Rózsa László, az UVATERV szakági főmérnöke több ezer oldalas vizsgálati anyag, dokumentáció, a kiviteli tervek tartalmazó 25 kötet segítségével bizonyít, érvel. A gyalogaluljáró rendszer bevált: az Astoriánál megszűnt a baleseti veszély, lehetővé vált, hogy a járművek jobbra kisívbén is

kanyarodhassanak, gyorsult a forgalom, jelentősen növekedett a csomópont átbecsátóképessége. Más kérdés, hogy a közúti alul- vagy felüljáró rendszer sokkal célravezetőbb lenne, hiszen így minden irányba zavartalanul, folyamatosan haladhatnának a járművek.



## Híd, bűjtató út vagy aluljáró

Az elmúlt öt évben a legismertebb tervezők, egyetemi tanárok bevonásával szinte valamennyi megoldást számba vették. Több tervet is elkészítettek. Az egyik program azt javasolta, hogy egy hiddal iveljük át a keresztet. A másik megoldás a Nagykörutat a Rákóczi út alá akarta bűjtani. A Rákóczi úti átívelést csak akkor lehetne megépíteni, ha a villamosközlekedést megszüntetnék. Ez a megoldás százmillió forintba került volna, az út átépítése pedig 270 millió forintba.

A FÖMTI és az UVA-TERV tervei alapján épü-

ló gyalogaluljáró teljes kiviteli költsége 66—70 millió forint. Ebben az összegben szerepel a földalatti gyorsvasút pénztársarnokának 12,5 milliós beruházása, valamint az út, a villamoshálózat átépítése, a közművek korszerűsítése és áthelyezése is. Maga az aluljáró 13,5 millió forintba kerül. A gyalogaluljáró építése a legtöbb variációval szemben, legalább 200 millió forintos megtakarítást jelent, ebből az összegből több fontos csomópont átépítési munkálatait lehet elvégezni, így a többi között a Baross teret is rendezhetik.

## Százezer ember óránként

A tervezők gondoltak a jövőre is, olyan megoldást választottak, hogy később — erre húsz éven belül nem kerül sor — a gyalogaluljáró mellett közúti is építhessenek. A program szerint az aluljáró sokszög alakú csarnokának alapterülete 840 négyzetméter lesz. Itt találkoznak a tizenegy le-, illetve feljárót igénybevevő gyalogosok. A villamosmegállókat áthelyezik: a Körúton közlekedő járatok a gyógyszertár, a Rákóczi útiak pedig az Emke előtt állnak majd meg mindkét irányban. Természetesen a villamosmegállókhöz is külön le- és feljárók vezetnek.

A csúcsforgalmi időszakban hatvan perc alatt a különböző irányokba 20 ezer ember halad keresztül a Rákóczi út és a Nagykörút találkozásánál. Az aluljáró legalább 100 ezer ember átbocsátásá-

ra« lesz képes. A várható forgalom számításánál figyelembe vették a metróét is, hiszen naponta 60 000 ember érkezik ide, illetve indul majd erről az állomásról. A forgalmat a felszínen a gyalogosok nem zavarják, így az előzetes számítások szerint az átbocsátóképeség legalább 30—40 százalékkal növekszik.

A külföldi gyakorlattal ellentétben ebben az aluljáróban sem lesz mozgólépcső és üzlet, bár általában közönségigény — elsősorban az idős emberek, gyerekes anyák miatt —, hogy alkalmazzanak mozgólépcsőt.

Ami a legfontosabb: az építési határidő. A Közlekedési Építő Vállalat vezetői szerint az aluljáró 1967 decemberére készül el a legkorábban. A szerződéskötések az építésben részt vevő valamennyi vállalattal még

nem történtek meg, sokak szerint azonban a jövő év végére be lehet fejezni a munkálatokat. Amíg a Körút és a Rákóczi út keresztetében dolgoznak, a forgalmat elterelik, s ez nemcsak sok bosszúságot, hanem tette- mes többletköltséget is jelent, hiszen a járművek csak kerülővel közleked-

hetnek. Az illetékesek feladata, hogy valamennyi vállalat munkáját percnyi pontossággal összehangolják, s biztosítsák, hogy a lehető legrövidebb idő alatt elkészüljön a főváros legforgalmasabb csomópontján a gyalogaluljáró.

Moldován Tamás